

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Ivan Jelić

**ORGANIZACIJA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE U CESTOVNOM
PROMETU**

ZAVRŠNI RAD

ZAGREB, 2016.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**ORGANIZACIJA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE U CESTOVNOM
PROMETU**

**ORGANIZATION OF ROAD TRANSPORT OF COLLECTIVE
GOODS**

Mentor: doc. dr. sc. Darko Babić
Student: Ivan Jelić, 0135232337

Zagreb, 2016.

SAŽETAK

Organizacija zbirnog prijevoza robe u cestovnom prometu predstavlja jedan od najučinkovitijih procesa prijevoza robe jer dolazi do spajanja manjih pošiljaka u zbirnu pošiljku što znatno utječe na troškove prijevoza. Bitnu ulogu u takvom procesu imaju špediteri koji moraju organizirati prijevoz od pošiljatelja do primatelja te pritom odabrati optimalno prijevozno sredstvo i optimalni prijevozni put. Također logistika igra svoju ulogu bez koje zbirni prijevoz robe ne bi dobro funkcionirao. U radu će biti objašnjeno što je špedicija, kada je nastala, njezin razvitak, kako špediter utječe na prijevoz, koji su dokumenti potrebni za realizaciju prijevoza te općenito o pojmu zbirnog prijevoza.

KLJUČNE RIJEČI: zbirni prijevoz, logistika, špedicija

SUMMARY

Organization of collective transport of goods by road represents one of the most efficient transport process of goods because smaller packages connect into collective packages, which strongly affects on transport costs. The important role in this process have forwarding agents who must organize transport from supplier to customer and pick optimally transportation and transport line. Also, logistics plays its role, without whom collective transport of goods wouldn't be in funktion. In this work will be explained what is forwarding, when did it originate, her grown, how forwarding influences on transport, which documents are necessary for transport realization and generally about the term of collective transport.

KEY WORDS: collective transport, logistics, forwarding

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. OSNOVNI POJMOVI U MEĐUNARODNOJ ŠPEDICIJI.....	2
2.1. LUČKA (POMORSKA) ŠPEDICIJA	3
2.2. KONTINENTALNA ŠPEDICIJA	4
2.3. GRANIČNA ŠPEDICIJA.....	4
3. OPERATIVNI POSLOVI ŠPEDITERA	8
3.1. DISPOZICIJA I POZICIONIRANJE	9
3.2. DISPONIRANJE	9
3.3. ZAKLJUČIVANJE PRIJEVOZNIH KAPACITETA	11
3.4. UGOVARANJE PRIJEVOZA I ISPOSTAVLJANJE PRIJEVOZNIH ISPRAVA	11
3.5. UGOVARANJE PREKRCAJA I SKLADIŠTENJA ROBE	11
3.6. OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU	11
3.7. PREADAJA ROBE NA PRIJEVOZ I UKRCAJ	11
3.8. PRIHVAT ROBE I ISKRCAJ	12
3.9. ANGAŽIRANJE INSPEKCIJSKIH SLUŽBI	12
3.10. ZASTUPANJE U CARINSKOM POSTUPKU.....	12
3.11. AVIZIRANJE.....	13
4. DEFINICIJA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE	14
5. INFRASTRUKTURA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE	18
6. ANALIZA I ORGANIZACIJA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE U CESTOVNOM PROMETU	22
6.1. FAZE ZBIRNOG PRIJEVOZA.....	22
6.2. ZNAČAJKE ZBIRNOG PRIJEVOZA.....	23
7. ZAKLJUČAK	27
LITERATURA	28
POPIS SLIKA	29

1. UVOD

Potrebe zemalja za određenim proizvodima mogu se ostvariti tako da se organizira razmjena između zemalja. Drugim riječima, potrebno je integrirati pojedine dijelove države ili druge zemlje s kojima se vrši robna razmjena, ovisno radi li se o nacionalnom prijevozu ili međunarodnom prijevozu. Kako bi efikasno i sa što manje neželjenih problema funkcionirao prijevoz robe, potrebno je prije samog transporta organizirati prijevozni put od izvora do odredišta, što je cilj svakog špeditera. Odnosno, špediter svojim znanjem i iskustvom izabire prijevozno sredstvo, vrstu prijevoza, prijevozni put i ostale stvari kako bi osigurao što brži, jeftiniji i efikasniji prijevoz robe. Uvođenjem logističkih procesa i sustava, bitno se utječe na vrijeme trajanja prijevoza rone i samu kvalitetu. Sve većim zahtjevima kupaca, koji su sudionici transportnog lanca, omogućuje se i intenzivan razvoj tehnologije prijevoza robe "od vrata do vrata" ("door to door").

Poznato je da količina robe utječe na izbor prijevoznog procesa. Primjera radi, kada bi veliku pošiljku morali prevesti do udaljenog mjesta, tada bi najoptimalnije prijevozno sredstvo bilo željezničko vozilo ili brod, ovisno o prijevoznom putu. Sami izbor prijevoznog procesa u vezi je i s cijenom prijevoza. Zbog tarifa koje koriste špediteri, velika je potražnja za njihovim uslugama jer osim cijene prijevoza odabiru i najoptimalnije prijevozni sredstvo i prijevozni put što im omogućava njihovo iskustvo i sposobnost. Iako se zbirni prijevoz razvio na željeznici, cestovni prijevoz zbirnih pošiljki pretekao ga je svojom fleksibilnošću, brzinom i sve manjim troškovima prijevoza. Špediter igra najvažniju ulogu u procesu prijevoza zbirne robe. Kada uz to dodamo pošiljatelje, primatelje te eventualno ostale posrednike dobivamo cjelokupnu uslugu zbirnog prometa. Sama organizacija zbirnog prijevoza bit će objašnjena u radu, a s njom i prednosti zbirnog prijevoza. U radu će se prikazati i određene faze zbirnog prijevoza koje se sastoje od prikupljanja manjih pošiljaka, prijevoza okrupnjenih pošiljaka te na kraju distribucije tih pošiljaka do korisnika. Bez takvog manipuliranja robom zbirni prijevoz ne bi postojao niti bi ga se moglo zvati zbirnom prijevozom. Predstvalja puno racionalniji oblik prijevoza robe od pojedinačnog prijevoza i zbog toga je potražnja za zbirnim prijevozom tako velika.

2. OSNOVNI POJMOVI U MEĐUNARODNOJ ŠPEDICIJI

Pojam špedicija vrlo je širok pojam koji se često koristi kada govorimo o prijevozu robe. On potječe od latinske riječi "expedire" što znači "otpremiti". Gledajući u povijest, špedicija se prvi put spominje u 13. stoljeću za vrijeme Mletačke Republike koja je u to vrijeme bila najrazvijenija pomorska zemlja. Iako se danas to čini nepojmljivim, tada se trgovac bavio prijevozom robe, brinuo se o njezinom skladištenju i ostalim financijama koje su tada bile prisutne prilikom poslovanja. Kako se trgovina postupno razvijala i dobivala sve veći značaj tako je i došlo do podjele rada odnosno specijalizacije poslova što je bilo neophodno. Smanjio se obujam poslova trgovca pa je on prevozio robu samo jednim dijelom prijevoznog puta dok je drugi dio prepustio posrednicima da otpreme robu do krajnjeg korisnika. Posrednici su predavali robu kupcima uz potpis pismene isprave koja se u to doba smatrala prvom prijevoznom ispravom.[1]

Malo kasnije, u 16. stoljeću, prijevoznici su i dalje organizirali dopremu i otpremu tuđe robe, ali su sada radili za svoj račun. Drugim riječima, naplaćivali su prevozninu i izdavali račun za pruženu uslugu. U 18. stoljeću, međunarodna špedicija polako dobiva svoj značaj i dolazi do sve većeg broja razmjena između udaljenih zemalja. Špediteri u tom razdoblju prevoze robe i odabiru optimalni prijevozni put kako bi smanjili troškove prijevoza.[1]

Ponekad špediter ne uspije obaviti sve poslove i u tom slučaju angažira svoje korespondente odnosno međušpeditere i podšpeditere. Glavni špediter prenosi na međušpeditera realizaciju jednog dijela špediterskog posla. Najčešće mu je potrebna njegova pomoć prilikom prijevoza robe u inozemstvo. Na podšpeditera glavni špediter prenosi realizaciju jednog špediterskog posla u cijelosti i on ga mijenja u čitavom poslu.[3]

Međunarodna špedicija, kao što sama riječ govori, bavi se organizacijom prijevoza robe između najmanje dvije različite zemlje. Dijeli se na uvozu, izvozu i tranzitnu špediciju. Vrlo rijetko se događa da se međunarodna špedicija specijalizira za samo jedan od navedenih špediterskih poslova organizacije otpreme robe. Mnogo je češća pojava da se špedicija bavi sa svim tim aktivnostima istovremeno. U postotku, oko 95% cjelokupnog izvoza, uvoza i tranzita obavljaju specijalizirana špediterska poduzeća. U usporedbi poslovanja s nacionalnom špedicijom, međunarodna špedicija je znatno složenija i potrebna je veća organiziranost. Zbog sve većih zahtjeva i konkurencije na tržištu, špediter nastoji svojim nalogodavcima dati što bolji i kvalitetniji paket usluga kako bi privukao nalogodavce da baš njega odaberu kao organizatora prijevoza i da iz toga izvuku profit. Naravno, pokušat će organizirati prijevoz kako bi i nalogodavac od toga imao maksimalnu korist, odnosno što manje troškove. Kako grana špedicije obuhvaća puno različitih poslova, dolazi do potrebe njene specifikacije na veće cjeline. Tako se špedicija dijeli na:[4]

1. lučku (pomorsku) špediciju

2. kontinentalnu špediciju
3. graničnu špediciju

2.1. LUČKA (POMORSKA) ŠPEDICIJA

Lučka (pomorska) špedicija je špedicija čija se djelatnost bavi organizacijom otpreme i dopreme robe pomorskim prijevoznim sredstvima. Glavni sudionici lučke špedicije su lučki špediteri. Ako se uzmu u obzir sve vrste špedicije i međusobno usporede, dolazimo do zaključka da najveću ulogu u međunarodnoj trgovini ima upravo lučka špedicija. Tome pridonosi i podatak da se oko 75% svjetske trgovine odvija morem. Dva su glavna razloga zbog kojih je lučka špedicija najzastupljenija:[4]

1. more je najjeftiniji prijevozni put (u usporedbi pomorskog prometa sa željezničkim i cestovnim prometom, cijena prijevoza po toni je i do 50% manja u pomorskom prometu)
2. more kao prometni put svojom veličinom pruža najbolji odabir prijevoza velikih količina roba između pojedinih kontinenata

Lučki špediteri izvršavaju brojne poslove kao što su skladištenje robe, utovar, istovar, pretovar, sortiranje, signiranje, miješanje, pakiranje te sklapanje ekonomsko-pravnih odnosa s brodarima, skladištarima, osiguravajućim kućama i dr. sudionicima u prometu kako bi se koordinacijom svih sudionika u otpremi i dopremi robe ubrzale radnje i smanjili troškovi prijevoza na što je manje moguću vrijednost. Kako bi lučki špediter bio u mogućnosti obavljati svoj posao brzo i efikasno, potrebno mu je potrebno znanje i dobra organiziranost. [4]



Slika 1: Prikaz kontejnera kao osnovne transportne jedinice

Izvor: <http://www.intereuropa.hr/PomorskiPromet>

2.2. KONTINENTALNA ŠPEDICIJA

Kontinentalna špedicija, za razliku od lučke špedicije, bavi se organizacijom otpreme i dopreme robe kopnenim prijevoznim putovima. Može se podijeliti na željezničku, riječno-kanalsku-jezersku, cestovnu i zračnu (zrakoplovnu) špediciju. Glavni akteri u kontinentalnoj špediciji su kontinentalni špediteri tj. željeznički, riječni, cestovni i zrakoplovni špediteri. Kontinentalni špediteri prate prometne i tarifne promjene u željezničkom, riječnom, zračnom i cestovnom prijevozu, te uzevši u obzir te promjene, organiziraju prijevoz robe te ostvaruju određenu dobit. Također, služe se i suvremenim načinima okrupnjavanja i manupilaranja teretom kao što su paletizacija i kontejnerizacija. Hrvatska poduzeća za međunarodnu špediciju, koja su na raspolaganju korisnicima, većinom se bave poslovima i lučke i kontinentalne špedicije, pogotovo ako se radi o većim i organiziranim poduzećima. One obično imaju specijalizirane filijale, odnosno sektore ili niže organizacijske oblike (poslovnice, ispostave i radna mjesta) koje se bave poslovima jedne vrste špedicije. Treba istaknuti da su pravni položaj i odgovornost špediterskih poduzeća u Republici Hrvatskoj regulirani na isti način za kontinentalnu i za lučku (pomorsku) špediciju.[4]

2.3. GRANIČNA ŠPEDICIJA

Granična špedicija bavi se carinskim poslovima oko otpremne izvozne, dopremne uvozne i tranzitne robe te drugim poslovima koji su u vezi sa prijelazom robe preko državne granice odnosno carinske crte. Poslovi koji su vezani za graničnu špediciju obavljaju granični špediteri. Najčešće su ti poslovi vezani za obavljanje određenih carinskih formalnosti oko izvoza, uvoza, tranzita robe i raznih manipulacija koje se obavljaju s robom na granici kao što su pretovar robe, privremeno uskladištenje robe, organiziranje i omogućavanje pregleda robe sanitarnim, veterinarskim i fitosanitarnim organima i sl. Također, u poslove granične špedicije spadaju i drugi poslovi kao npr. pojenje i hranjenje živih životinja, doleđivanje lakopokvarljive robe, kontrola kvalitete i kvantitete robe i sl. Osim tih poslova, granični špediter ima zadatak organizirati zbirni promet pošiljaka.[4]



Slika 2: Zagrebsped d.o.o. kao ovlaštteni gospodarski subjekt obavlja carinjenje na graničnim prijelazima

Izvor: <http://www.zagrebsped.hr/carinjenje.html>

Treba spomenuti kako granični špediteri obavljaju specifične poslove u okviru špeditorske djelatnosti vrlo često po nalogu i za račun drugih špeditera (lučkih, kontinentalnih i graničnih) koji na određenom graničnom prijelazu nemaju vlastite organizacijske jedinice. Kod nas se često koristi naziv “pogranična” špedicija, što nije točno. Razlozi tome su:[4]

- što granični špediteri obavljaju svoje poslove na granci, njihova djelatnost obuhvaća granicu, a ne pogranični pojas
- što granični špediteri obavljaju poslove koji obuhvaćaju promet robe preko granice.

Zbog toga, što organiziranju prijelaz robe preko granice, treba ih se pravilno nazivati “graničnim” špediterima, a ne kako je to običaj “pograničnim” špediterima.[4]

Osim prema navedenom teritorijalnom obilježju poslovanja, špeditorske tvrtke mogu se podijeliti i prema predmetu poslovanja:[1]

- one koje su specijalizirane za rad s određenom vrstom robe kao što su otprema i doprema žitarica, kave, specijalnih tereta itd.
- one koje su specijalizirane za organizaciju prijevoza robe u određenoj prometnoj grani odnosno pomorska špedicija, željeznička špedicija itd.

Za uspješno funkcioniranje robne razmjene između različitih zemalja brine se Međunarodni savez špeditorskih udruženja-FIATA. FIATA (franc. “Federation internationale des Associations de Transitaires et Assimiles”, engl. “International Federation of Freight Forwarders Associations”) je nevladina organizacija koja obuhvaća približno 40000 špeditorskih i logističkih poduzeća. To je najveće i najznačajnije međunarodno otpremničko udruženje u svijetu. Osnovana je 1926. godine u Beču, a sjedište joj je u Švicarskoj. Uloga organizacije je unapređenje špeditorske djelatnosti u svijetu kao i sudjelovanje u radu drugih međunarodnih

udruga, konvencija i institucija UN-a pri donošenju različitih međunarodnih konvencija i dokumenata koji utječu na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga.[5]

FIATA djeluje putem dokumenata (FIATA documents) koji su doneseni na skupštinama, a njihova glavna svrha je jednostavnije rukovanje robom tijekom prijevoznog procesa te prilikom dopreme robe do odredišta.



The image shows a specimen of a FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt) form. The form is white with a large, diagonal 'FIATA specimen' watermark. It is divided into several sections for data entry:

- Top Left:** 'Suppliers or Forwarders Principals' and 'Consignee'.
- Top Right:** 'FIATA FCR', 'Forwarders Certificate of Receipt', 'ORIGINAL', 'No.', 'Country Code', and 'Forw. Ref.'.
- Middle:** A table with columns for 'Marks and numbers', 'Number and kind of packages', 'Description of goods', 'Gross weight', and 'Measurement'.
- Bottom Left:** 'Remarks' and 'Instructions as to freight and charges'.
- Bottom Right:** 'Place and date of issue' and 'Stamp an signature'.

Small text on the left margin reads: 'Text authorized by FIATA. Copyright FIATA / Zurich - Switzerland 2002'. A small number '8' is at the bottom center.

Slika 3: FIATA-ina špediterska potvrda

Izvor: <http://www.prometna-zona.com/fiata/>

Dokumenti FIATA-e su:[1]

1. FCR, "Forwarders Certificate of Receipt" – FIATA-ina špediterska potvrda
2. FCT, "Forwarders Certificate of Transport" – FIATA-ina špediterska transportna potvrda
3. FBL, "FIATA Intermodal Transport Bill of Lading" – FIATA teretnica za intermodalni prijevoz

4. FWR, "FIATA Warehouse Receipt" – FIATA skladišna potvrda
5. SDT, "Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods" – Potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe (FIATA-SDT)
6. FFI, "FIATA Forwarding Instructions" – FIATA špeditorske upute.

FCR ili FIATA špeditorska potvrda je isprava kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu primio robu u naizgled ispravnom stanju. FIATA-ina potvrda sastoji se od pet listova od kojih je jedan original, a ostala četiri su kopije. Na poleđini se nalaze Opći uvjeti poslovanja međunarodnog špeditera.

FCT ili FIATA-ina transportna potvrda je isprava kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu te u određenom prijevoznom sredstvu primio robu u naizgled ispravnom stanju kako bi je otpremio.

FBL ili FIATA-ina teretnica za intermodalni prijevoz služi za pojednostavljenje procesa prijevoza odnosno nastoji smanjiti broj prijevoznih isprava koje se koriste prilikom prijevoza robe.

FWR ili FIATA-ina skladišna potvrda je isprava kojom špediter potvrđuje da je određenog dana na određenom mjestu i u određenom skladištu primio robu u naizgled ispravnom stanju kako bi je uskladištio. To je vrijednosni odnosno prenosivi dokument osim ako na njoj nije naznačeno da je neprenosiva. Prenosivi su samo originali, ne i kopije.

SDT ili FIATA-ina potvrda za prijevoz opasnog tereta je isprava kojom špediter potvrđuje da je opasna roba sukladno međunarodnim konvencijama i normama za prijevoz opasnog tereta, pravilno pakirana te da se može prevoziti s drugim vrstama robe bez opasnosti po ljude i okolinu.

FFI ili FIATA špeditorske upute su FIATA-in obrazac s 21 rubrikom u kojem špediterov nalogodavac upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje posla.

3. OPERATIVNI POSLOVI ŠPEDITERA

Operativni poslovi špeditera dio su glavnih poslova špeditera. Njihova osnovna funkcija je proizvodnja špeditorske usluge. Njihov posao je otpremanje i dopremanje robe u međunarodnom prometu. Kada se u prijevozni proces uključi i treća strana, špediter može nasupati u ime i za račun komitenta ili u svoje ime, a za račun komitenta. Špediteri najčešće nastupaju u svoje ime, a za račun komitenta ukoliko se radi o poslovima ugovaranja prijevoza i zaključivanja ugovora o prijevozu te naručivanju prekrcajnih i skladišnih manipulacija. S druge strane, pri carinskom postupku, špediter zastupa svojega komitenta u svojstvu opunomoćenika, odnosno nastupa u ime i za račun komitenta. Takvo zastupanje još se naziva izravno zastupanje. Što se tiče carinskih i prijevoznih dokumenata, oni moraju biti standardizirani, a njihov izgled i sadržaj propisani međunarodnim konvencijama te nacionalnim propisima. Većinu dokumenata u cijelosti ili djelomično ispunjava špediter na temelju dispozicije komitenta.[1]

Operativni poslovi špeditera mogu se podijeliti u dvije skupine:

1. Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu
2. Prema osnovnom obilježju špediterova zadatka

U prvu skupinu operativnih poslova pripadaju poslovi kao što su:[1]

- prijam dispozicije i pozicioniranje
- disponiranje
- zaključivanje prijevoznih kapaciteta
- ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava
- ugovaranje prekrcaja i skladištenja
- osiguranje robe u prijevozu
- predaja robe na prijevoz i ukrcaj
- prihvrat robe i iskrcaj
- angažiranje inspekcijskih službi
- zastupanje u carinskom postupku
- aviziranje

Druga skupina operativnih poslova obuhvaća 4 skupine: [1]

- poslovi uvoza
- poslovi izvoza
- poslovi provoza
- sajamski poslovi

U nastavku će zasebno biti objašnjeni operativni poslovi špeditera.

3.1. DISPOZICIJA I POZICIONIRANJE

Dispozicija je dokument kojim nalogodavac daje nalog i osvlaštenje špediteru da ga zastupa u carinskom postupku. Nalogodavac ovjerava dispoziciju te odgovara za točnost podataka prema carinskom zakonu. Ukoliko stanje robe nije u skladu sa upisanim podacima, odgovornost snosi nalogodavac. Postoje dva dokumenta dispozicije, dispozicija za izvoz i dispozicija za uvoz. Ti dokumenti moraju sadržavati sve podatke koji su špediteru potrebni za ispravno obavljanje posla. Osim tih podataka, dispozicija može sadržavati i neke dodatne podatke, dokumente i upute ukoliko se prevozi posebna vrsta robe kao što su opasne tvari, lakopokvarljiva roba i sl. Zaključenom kupoprodajom robe, komitentova dužnost je ispuniti dispoziciju i dostaviti je špediteru. Ona se daje u pisanom obliku, ovjerena je originalnim žigom izvoznika ili uvoznika i potpisana od strane ovlaštene osobe. Ona se također može dostaviti telefaksom odnosno dati usmeno (telefonom), ali uz uvjet da se prije carinjenja robe dostavi originalni ovjereni obrazac dispozicije. Postoje situacije u kojima komitent u trenutku davanja dispozicije ne posjeduje sve dokumente. Tada je njegov zadatak napisati napomenu da će dokumente dostaviti naknadno. Kada špediter primi dispoziciju i ostale dokumente, to potvrđuje svom komitentu u pisanom obliku te navodi broj svoje pozicije pod kojim će voditi pošiljku. Ako špediter ustanovi da je dispozicija nepotpuna, nejasna ili proturječna, obavještava svog komitenta o tome i traži ispravak dispozicije ili objašnjenje zbog čega je došlo do neispravnosti. Slična stvar je i s dokumentima koji nedostaju. Špediter javlja krajnji rok dostave potrebnih dokumenata. Posljedice pogrešne, nepotpune ili nepravodobno dane dispozicije snosi komitent. [1]

Primivši dispoziciju, špediter određuje jedinstveni broj odnosno broj pozicije te pošiljku uvodi u pozicijsku knjigu. Ako se evidencija vodi računalno tada je unosi u bazu podataka. Razlog tome je velik broj pošiljaka koje špediter svakodnevno otprema i doprema te bi bez evidencije bilo gotovo nemoguće upravljati podacima o pošiljkama. Nakon dodijeljene pozicije, špediter pod tim brojem otvara pozicijsku mapu u kojoj se nalazi sva dokumentacija u svezi s pošiljkom. Sva daljnja korespondencija u svezi s pošiljkom vodi se s pozivom na odnosni broj pozicije kako ne bi došlo do nesporazuma, pogrešaka ili zamjene podataka.[1]

3.2. DISPONIRANJE

Disponiranje je davanje naloga i uputa koji su potrebni za praktičnu provedbu prijevoza te se nastoji omogućiti koordinacija subjektata koji sudjeluju u procesu prijevoza kako bi se prijevoz odvijao nesmetano, bez nepotrebnih zastoja i u zadanim rokovima. Time zaključujemo da svaki subjekt u prijevoznom procesu ima svoju ulogu i odrađuje svoj dio posla te na taj način pridonosi cjelokupnom procesu prijevoza. Treba voditi računa o paritetu isporuke i dispoziciji tj. u kojem dijelu

prijevoza špediter nastupa kao organizator prijevoza i preuzima odgovornost. Prilikom dopreme robe iz inozemstva (uvoz ili otprema), špediter mora pošiljatelju (stranom dobavljaču odnosno njegovom špediteru) dati upute tj. transportne instrukcije. Te instrukcije služe kako bi prijevozno sredstvo bilo spremno na ukrcaj robe. U praksi se, za davanje transportnih instrukcija pošiljatelju, koristi izraz opoziv robe ili doziv robe. Pošiljatelj se treba pridržavati transportnih instrukcija te nakon otpreme robe obavijestiti špeditera. Kako bi dokazao komitentu da je opozvao robu, špediter mu dostavlja kopiju. [1]

UVOZNIK: _____
 _____ (OIB, naziv i mjesto)
 _____ (odgovorna osoba, OIB, telefon, fax)

Predmet: *Dispozicija za uvoz broj:* _____

1. Broj ugovora ili narudžbe i datum: _____

2. Prodavatelj: _____

3. Primatelj: _____

4. Vrijednost robe iz računa/ugovora: _____

5. Paritet prema INCOTERMS-u: _____

6. Trgovački naziv robe na stranom ili hrvatskom jeziku (vrsta i kakvoća) i tarifni broj iz Carinske tarife: _____

TRGOVAČKI NAZIV ROBE:	TARIFNI BROJ:

7. Količina robe: _____ u jedinici mjere: _____ bruto težina: _____
 broj koleta i vrsta: _____ obujam /dimenzija: _____

8. Mjesto carinjenja: _____

9. Vrsta transporta: _____
 _____ (cestovni, željeznički, zračni, pomorski, kombinirani, zbirni, pošta)

10. Roba osigurana (ne/da): _____ Relacija: _____ Rizik: _____
 osigurana vrijednost _____ osiguravatelj i broj police: _____

11. Datum i mjesto preuzimanja robe: _____

12. Pravilo za utvrđivanje carinske vrijednosti: _____

13. Zemlja podrijetla _____ Zemlja uvoza: _____ Zemlja plaćanja: _____

14. Carinske olakšice (oslobođenja, preferencijali): _____

15. Vrsta carinskog postupka / namjena uvoza: _____

16. Broj i datum nadzorne knjige: _____

17. Carinska garancija (izdavatelj i broj): _____

18. Za pomorsku otpremu: Ukravatelj _____ Luka ukrc: _____ Odredišna luka: _____

19. Dodatne upute: _____

20. Carinske i ostale pristojbe plaća: _____
 _____ (OIB, naziv i adresa, žiro račun)

SUKLADNO ČL.5. STAVAK 2. ALINEJA 1. CARINSKOG ZAKONA, OVA DISPOZICIJA JE UJEDNO I OVLAŠTENJE
 OTPREMNIKU "TRAST" d.d. SPLIT, FILIJALA ZAGREB, OIB 93225891495 ZA PREUZIMANJE RJEŠENJA U
 CARINSKOM-UPRAVNOM POSTUPKU, IZRAVNO ZASTUPANJE, I DA U MOJE IME I ZA MOJ RAČUN MOŽE OBAVITI
 RADNJE VEZANE UZ CARINJENJE GORE NAVEDENE ROBE.

PRILOZI: račun prodavatelja broj: _____ Potpis i žig odgovorne osobe _____
 Prijevozni dokumenti: _____
 EUR. _____
 Ostalo: _____

Slika 4: Primjer dispozicije za uvoz

Izvor: <http://paperzz.com/doc/5153854/predmet--dispozicija-za-uvoz-broj->

3.3. ZAKLJUČIVANJE PRIJEVOZNIH KAPACITETA

U svrhu organizacije prijevoza, špediter za svog komitenta odabire najpovoljnijeg prijevoznika i zaključuje (rezervira) potreban teretni prostor za točno dogovoreni termin ukrcaja odnosno otpreme. Međutim, cijena prijevoza nije jedini kriterij koji se uzima u obzir prilikom odabira prijevoznika. Na odabir utječe kapacitet i kvaliteta voznog parka odnosno flote, pouzdanost i poslovni ugled te iskustvo špeditera koji je već surađivao s određenom stranom. Dokumenti potrebni za realizaciju prometnog procesa ovise o kojoj se prometnoj grani radi. [1]

3.4. UGOVARANJE PRIJEVOZA I ISPOSTAVLJANJE PRIJEVOZNIH ISPRAVA

Kao što je spomenuto, špediter najčešće nastupa u svoje ime, a za račun komitenta. Prema tome, u prijevoznoj ispravi se špediteri pojavljuju kao pošiljatelji ili primatelji robe. Postoji mogućnost osiguranja nižih cijena prijevoza za svog komitenta, a time i sveukupnih prijevoznih troškova što predstavlja jedan od pozitivnih učinaka angažiranja špeditera. [1]

3.5. UGOVARANJE PREKRCAJA I SKLADIŠTENJA ROBE

Predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme robe. Za kvalitetnu organizaciju zbirnog prometa, prekrcaj i skladištenje robe radi se zbog okrupnjavanja jedinica prijevoznog supstrata u zbirnu pošiljku te zbog rastavljanja zbirne pošiljke u fazi distribucije. [1]

3.6. OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU

Osiguranje robe u prijevozu nije obavezno i koristi se u slučajevima kada je to komitent u dispoziciji izričito naglasio. U njemu se navodi vrijednost osiguranja, relacija te osigurani rizici. Špediter osigurava samo osnovne transportne rizike ako komitent nije definirao koje rizike treba osigurati. [1]

3.7. PREADAJA ROBE NA PRIJEVOZ I UKRCAJ

Roba kojom se služi u prijevoznom procesu mora biti spremna za prijevoz, a to znači da mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku u skladu s propisima. Dokumenti i ostale radnje koje špediter mora izvršiti razlikuju se u

pojednim prometnim granama te također ovise o tehnologiji prijevoza i ukrcaja, svojstvima robe i mogućim posebnim zahtjevima komitenta. [1]

3.8. PRIHVAT ROBE I ISKRCAJ

U prijevoznj ispravi, špediter se često navodi kao primatelj. Ukoliko prijevozna isprava glasi na stvarnog primatelja robe, navodi se špediter kojega treba obavijestiti o prispjeću robe. Prema tome, kod iskrcaja i prihvata robe špediter nastupa u svojstvu primatelja ili stranke koju se avizira o prispjeću. Špediter može zahtijevati od prijevoznika da mu preda robu, ali u tom slučaju mora imati punomoć primatelja (najčešće je to špediterov nalogodavac). Temeljem punomoći primatelja, špediter može iskupiti prijevoznj ispravu odnosno ima pravo preuzeti robu od prijevoznika uz podmirivanje svih obaveza prema prijevozniku (plaćanje prijevoznih troškova i mogućih drugih troškova koji terete robu u prijevozu). [1]

3.9. ANGAŽIRANJE INSPEKCIJSKIH SLUŽBI

Roba koja se uvozi i provози, s obzirom na svoju vrstu i namjenu, mora biti odobrena od strane nadležnog ministarstva. Pregled robe vrši se na graničnom prijelazu ili u mjestu carinjenja robe. Posebna vrsta robe usmjerava se na one granične prijelaze na kojima se nalaze inspeksijske službe kao što su sanitarna inspekcija, veterinarska inspekcija te fitosanitetska inspekcija. [1]

3.10. ZASTUPANJE U CARINSKOM POSTUPKU

Špediter u procesu prijevoza nastupa kao opunomoćenik komitenta. Prema Carinskom zakonu, špediter može zastupati komitenta izravno ili neizravno. Ako ga zastupa izravno, opunomoćenik djeluje u ime i za račun druge osobe. S druge strane, neizravno zastupanje podrazumijeva da opunomoćenik djeluje u svoje ime, a za račun druge osobe. Za obavljanje carinskih formalnosti, špediteru je neophodno odobrenje Ministarstva financija. Uvjeti za dobivanje odobrenja propisani su Zakonom o posebnim uvjetima za obavljanje poslova međunarodnog otpremništva u svezi s carinjenjem robe. [1]

3.11. AVIZIRANJE

Špediter tijekom procesa prijevoza izvještava svog komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme odnosno provoza robe. Do procesa izvještavanja dolazi na specifičnim točkama prijevoznog puta kao što su: [1]

- predaja robe na prijevoz,
- prelazak granice
- prispjeće robe u luku, željezničku postaju ili terminal,
- prispjeće u krug carinarnice i carinjenje robe,
- prekrcaj i daljnja otprema,
- termin iskrcaja...

Špediter izvještava komitenta na temelju ugovorenog pariteta isporuke odnosno kada odgovornost pošiljatelja prelazi na primatelja robe.

4. DEFINICIJA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE

Zbog naručivanja velikih količina roba u svrhu snižavanja cijena prijevoza, javlja se trend usitnjavanja pošiljaka. Zbog postupnog povećanja potražnje za takvom tehnologijom prometa koja će omogućiti niže cijene prijevoza dolazi do razvoja zbirnog prijevoza robe čiji trend rasta ne prestaje. Poslodavci koji nisu u stanju ponuditi kvalitetnu uslugu i uvesti suvremene inovacije istiskani su od strane konkurencije koja može ponuditi takve usluge. Rezanje troškova predstavlja jedan od temeljnih načela poslovanja suvremenih tvrtki. Pri razmatranju korisnika koju tvrtku odabrati, najčešće se gleda cijena prijevoza. Pritom se ne gleda kvaliteta usluge jer je ona uglavnom na zadovoljavajućem nivou.

Zbirni prijevoz robe temelji se na spajanju manjih količina robe u veće otpremne pošiljke. Dolazi do formiranja zbirnih (konsolidiranih) vagonskih, kamionskih, kontejnerskih i avionskih pošiljaka. U smislu eksploatacije prijevoznog sredstva, zbirna pošiljka ima sva obilježja vagonске, kamionske odnosno kontejnerske pošiljke budući da se kao takva predaje na prijevoz. No, ona se sastoji od više različitih pojedinačnih (komadnih) pošiljaka koje su prethodno prikupljene i konsolidirane u jedinstvene zbirnu pošiljku. Pri kontejnerskom prijevozu robe, usluga zbirnog prometa naziva se LCL Service (eng. Less than Container Load) i dostupna je u gotovo svim većim kontejnerskim lukama, odnosno terminalima. LCL usluga kontejnerskog prijevoza robe osigurava maksimalnu profitabilnost i zadovoljstvo kupaca pruženom uslugom. Kada je riječ o zrakoplovnom prijevozu zbirnih pošiljaka, kod njih se ne podrazumijeva maksimalno iskorištenje teretnog prostora, već se formiraju na način da se ostvare uštede na prevoznini. Najbitniji razlog zbog kojeg se i organizira zbirni promet je svakako optimalno iskorištenje prijevoznog kapaciteta. A kada se ostvari maksimalno iskorištenje prijevoznog kapaciteta, samim time se smanjuju prijevozni troškovi.[1]

Povijesno gledajući, zbirni je promet u organizaciji špeditera uspostavljen prvo u željezničkom prometu. U to doba, špediteri su svojim dostavnim vozilima preuzimali komadne pošiljke kod različitih primatelja, prikupljali ih u svojim ili željezničkim skladištima, te kao zbirnu vagonsku pošiljku otpremali drugom špediteru – svojem korespondentu za određeno odredište. Kada je korespondent primio pošiljke, rastavljaio ih je u svom skladištu te ih prevezio do krajnjih primatelja kao pojedinačne pošiljke. Tako su špediteri iskoristili niske prijevozne troškove pri prijevozu vagonskih pošiljaka, te omogućili prijevoz od vrata do vrata. Također, špediteri su za svoje komitente obavljali carinske formalnosti. U današnje vrijeme, zbirni prijevoz dominira u cestovnom prometu. Razlozi prelaska zbirnog prijevoza sa željezničkog na cestovni promet leže u njegovoj brzini i fleksibilnosti te sniženju cijena cestovnog prijevoza.[1]

Kod organiziranja takve vrste prijevoza javljaju se špediteri. U zbirnom prometu dolazi do nižih cijena prijevoza kojom špediteri mogu osigurati zaradu. Osim zarade špeditera, u svemu tome prednosti ima i prijevoznik jer dolazi do boljeg iskorištenja teretnog prostora. Posao špeditera u cjelokupnoj realizaciji zbirnog

prijevoza robe sastoji se od skupljanja malih pošiljaka, razvrstavanja samih pošiljaka po pravcima, određivanja tehnologije prijevoza i slanja okrupnjenih pošiljaka s jednim prijevoznim dokumentom do destinacije koja je najbliža mjestu u kojemu će pošiljka biti isporučena. Kada govorimo o međunarodnom prijevozu robe, za organizaciju zbirnog prijevoza robe nije dovoljan jedan špediter. Jedan špediter nastupa kao pošiljatelj, a drugi kao primatelj. Špediter koji u međunarodnoj trgovini nastupa kao pošiljatelj, skuplja pošiljke, oblikuje zbirnu pošiljku i otprema robu. Onaj špediter koji nastupa kao primatelj, prima pošiljku i distribuira robu daljnjim primateljima. Primatelji do kojih dolazi roba također mogu biti špediteri, prijevoznici ili druge osobe koje zastupaju vlasnika robe.

Špediteri koji posluju sa zbirnim pošiljkama i ostvaruju veliki obrt (preko 200 tona zbirne robe po pojedinom pravcu), najčešće imaju u zakupu kamione za prijevoz pošiljaka koji prometuju između dva glavna zbirna centra. Takva veza omogućava im prijevoz puno za prazno. S obzirom da se prijevozni proces ponavlja u istim terminima tijekom ugovorenog razdoblja, prijevoznik osigurava ukrcaj u vozilo prema unaprijed dogovorenim uvjetima (npr. roba se prevozi ponedjeljkom i petkom). Špediter mu je dužan platiti ugovorenu naknadu koja ne ovisi o količini robe koja je ukrcana. Isti princip formiranja, otpreme, prijevoza i distribucije zbirnih pošiljaka primjenjuje se u zračnom i kontejnerkom prometu.[1]

Zbirni promet, s obzirom na vrstu prijevoza, dijeli se na željeznički, cestovni, pomorski, riječni, zračni i kombinirani. Željeznički zbirni promet kroz povijest je najviše dominirao. No, tomu se i ne treba toliko čuditi s obzirom da je zbirni promet organiziran 1881. godine u Švicarskoj i vezan je bio uz željeznicu. Uvođenjem zbirnih kontejnera, pojavljuje se mogućnost pogodnijeg prijevoza. Željeznica pruža najjeftiniju uslugu prijevoza robe, posebno za zbirni promet. U odnosu na komadne pošiljke, zbirni prijevoz je jeftiniji 30-40% zbog raznih tarifa koje se nude korisnicima. Zbirni prijevoz specifičan je po tome što svim sudionicima prijevoznog procesa osigurava korist, stoga se smatra suvremenom transportnom tehnologijom u prijevozu robe.[2]



Slika 5: Više komadnih pošiljaka združenih u zbirnu pošiljku

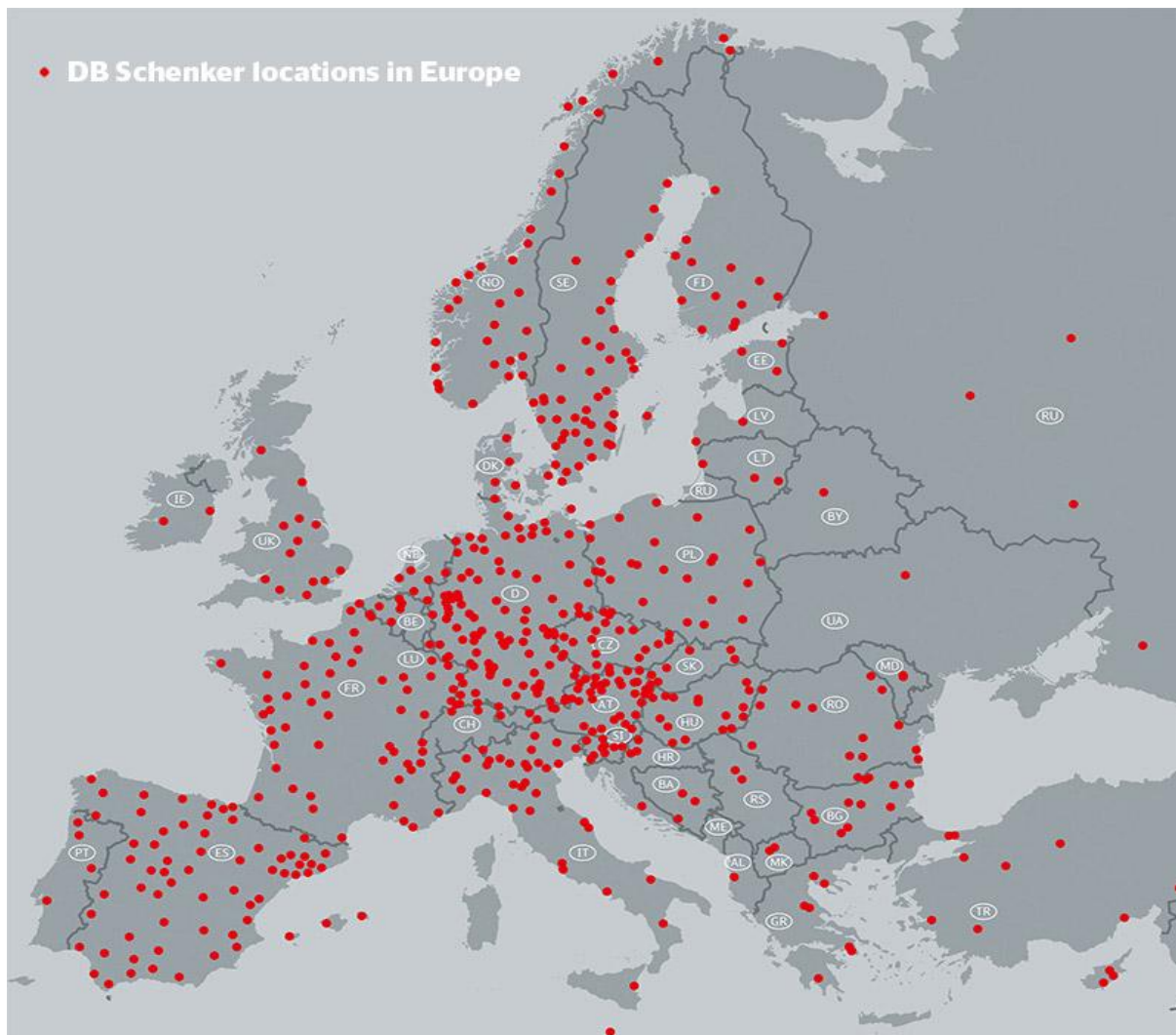
Izvor: <http://www.globelink-croatia.com/usluge/zbirni-prijevoz%20>

Prema Zakonu o obveznim odnosima, mogućnost organizacije zbirnog prometa dana je isključivo otpremnicima odnosno špediterima. Prijevoznici prema svojim tehničko-tehnološkim mogućnostima određuju uvjete prijevoza robe zbirnim transportom. U zbirnom prijevozu, roba se ne specificira kao pri prijevozu komadnih pošiljaka, već se na robu upisuje oznaka "zbirna roba". Postoje također posebni uvjeti kad je potrebno istaknuti robu. Kada se uz komadne pošiljke redovitog prijevoza prevozi i roba iz skupine opasnih materijala po RID-u, tada ja potrebno posebno istaknuti robu. Uz teretni list prilaže se i specifikacija koja sadrži vrstu robe, pojedinačnu težinu, ime i adresu primatelja i pošiljatelja, dok se u rubriku "težina robe" upisuje ukupna težina okrupnjene pošiljke.

Jednostavno rečeno, zbirni prijevoz je način prijevoza robe gdje je nekoliko manjih pošiljaka združeno u jednu veću pošiljku. Karakteristika zbirnog prijevoza robe je u tome što nije uvjetovano ispunjavanje cijelog spremnika (kontejnera) ili kapaciteta kamiona. Prostor koji je slobodan, može biti iskorišten odosno raspodijeljen od strane klijenata. Prednost zbirnog prijevoza ogleda se u smanjenju troškova za svakog klijenta tj. raspodjela troškova na onoliko dijelova koliko klijenata ima. Baš zbog tih razloga, zbirni prijevoz predstavlja jedno od najprihvatljivijih rješenja u prijevozu robe.

Što se tiče zbirnog prijevoza na području Republike Hrvatske, tu također prevladava cestovni prijevoz zbirnih pošiljaka u odnosu na druge grane prometa. Željezničkim prijevozom komadnih pošiljaka najviše se bavi željezničko poduzeće AGIT d.o.o. koje je u stopostotnom vlasništvu Hrvatskih željeznica. Transadria, Trast i Zagrebšped predstavljaju hrvatske tvrtke koje se bave organizacijom zbirnog prometa. U svjetske najpopularnije tvrtke koje pružaju svoje usluge zbirnog prometa u Republici Hrvatskoj ubrajaju se Intereuropa, DB Schenker, Kuehne & Nagel, Franz Welz, Gebrueder Weiss...[1]

U tu grupu može se ubrojiti i tvrtka DB Schenker koja je jedna od najraširenijih logističkih tvrtki u svijetu. DB Schenker je međunarodna tvrtka za logistiku i transport. Nastala je 1872., a osnivač je Gottfried Schenker kojemu je cilj bio grupirati sve manje pošiljke u veću transportnu cjelinu. Jedan je od vodećih pružatelja logističkih usluga u Republici Hrvatskoj. Schenker Hrvatska pripada jugoistočnoj regiji Schenker korporacije čije se sjedište nalazi u Beču.



Slika 6: Prikaz razvijenosti tvrtke DB Schenker

Izvor: <http://www.dbschenker.hr/log-hr-hr/produkte-services/land-transport/dbschenker-advantage.html>

5. INFRASTRUKTURA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE

Infrastrukturu zbirnog prometa čine zbirni centri. To su mjesta u kojima špediteri prikupljaju pošiljke, odnosno organiziraju distribuciju pošiljaka do krajnjih primatelja. To su robno-transportni centri, odnosno terminali, a sadrže odgovarajuće skladišne kapacitete i transportno-manipulacijska sredstva. Svaki od njih pokriva svoju gravitacijsku zonu tj. prostorno područje unutar kojeg se prikupljaju odnosno distribuiraju pošiljke. Zbirne centre karakterizira povezanost sa određenim prijevoznim pravcima. Na tim pravcima roba se može prevoziti izravno ili se izvodi prekrcaj robe radi daljnjeg okrupnjavanja prijevoznih jedinica odnosno spajanja zbirnih pravaca.[1]

Robno-transportni centri su posebni kompleksi specijaliziranih i univerzalnih transportnih terminala, zatvorenih i otvorenih specijaliziranih i univerzalnih skladišta koji se nalaze u blizini velikih industrijskih centara, velikih prometnih čvorišta, velikih morskih luka, velikih ranžiranih kolodvora. Gradnja takvih centara planira se na frekventnim prometnim koridorima, najčešće uz frekventne cestovne i željezničke prometnice.[7]

Važnu ulogu u realizaciji robnih tokova igraju logistički lanci i logistički sustavi. Najbitniji element logističkog lanca je logistički centar ili terminal. Takva mjesta se svakodnevno usavršavaju i opremaju suvremenom opremom, a sve u svrhu ubrzanja protoka robe, povećanja efikasnosti logističkih sustava, harmonizacije logističkih procesa i kooperacije učesnika u logističkim lancima. Zato je prije same izgradnje vrlo bitno istražiti i analizirati kakve prednosti i u kojem obujmu donosi izgradnja takvih objekata. Robno-transportni centar predstavlja najvišu razinu integracije logističkih aktivnosti, logističkih sustava i korisnika i nositelja logističkih usluga. Osim toga, povezuje najmanje dva vida transporta.

U nastavku će se nabrojati i opisati pojedine vrste robnih terminala koji igraju bitnu ulogu u prijevozu robe i njezinoj manipulaciji:[7]

1. HUB-terminal- predstavlja glavni terminal u kojem se skupljaju sve pošiljke bez obzira na udaljenost dva terminala. Oko njega su radijalno raspoređeni manji terminali tj. centri, a njegova uloga je povezanost s HUB terminalom.
2. GATEWAY-terminal- značajan je po tome što može predstavljati vezu između različitih vidova transporta. Primjer takvog terminala su terminali u lukama koji omogućavaju da se roba pristigla pomorskim prijevozom prebaci u zaleđe luke cestovnim, željezničkim, riječnim prijevozom ili obratno. Takva organizacija terminala pruža uslugu transporta "od vrata do vrata".
3. Kamionski terminal- predstavlja mjesto u kojem dolazi do zadržavanja i zaustavljanja cestovnih transportnih sredstava i vozača sa svim servisnim i pratećim objektima. Takvi terminali obično se nalaze uz glavne magistralne cestovne

prometnice i u sklopu takvih terminala može se naći sustav za opskrbljivanje gorivom, sustav za održavanje vozila, restoran, motel, trgovine itd.

4. Intermodalni terminal- terminal u kojemu se obavlja prekrcaj intermodalnih transportnih jedinica s jednog vida prometa na drugi. Ovisno o broju vidova transporta mogu biti unimodalni, bimodalni, multimodalni...

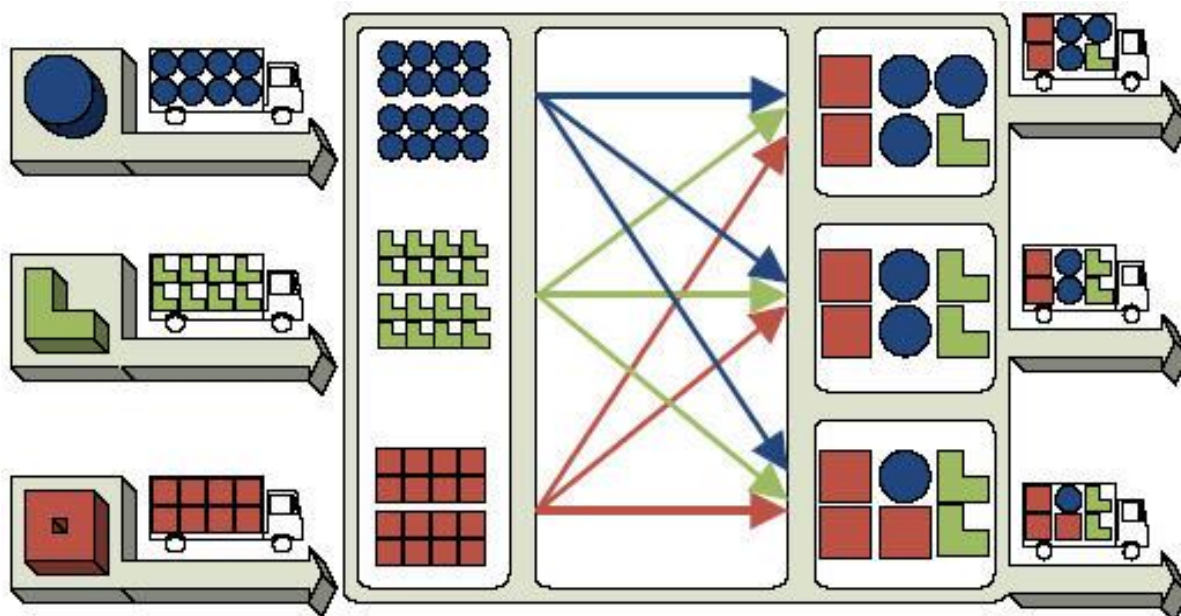
5. Robni terminal- predstavlja terminal koji je namijenjen za određenu vrstu robe: prehrambene proizvode, lako pokvarljivu robu, rasute terete, životinje itd. Sve aktivnosti logistike u terminalu podređene su osnovnim karakteristikama i zahtjevima te robe i robnih tokova zbog njegovo specijalizacije za određenu kategoriju robe.

6. Logistički centar- u takvom terminalu odvijaju se određeni logistički procesi i aktivnosti, a najčešće su pretovar i skladištenje. U gradovima se logistički centri predviđaju na povoljnim prometnim lokacijama, a to je najčešće gradski prostor ili rubni dio grada. Uloga takvog terminala je povezivanje ulazno-izlaznih tokova odnosno koordinacija protoka robe.

7. Teretni terminal- terminal koji najčešće služi za pretovar robe koji je lociran uz neki vid transporta. Predstavlja transportnu transfernu točku koja povezuje transportne tokove makrodistribucije i mikrodistribucije.

8. Feeder terminal- sabirno-distributivni terminal preko koja se opslužuju (linijski ili slobodno) manji terminali ili centri locirani u okruženju. Ime je dobio po englesko riječi Feeder što znači hranitelj.

9. Cross-docking terminal- od posebnog značaja za zbirni promet. Riječ je o pretovarnom terminalu u kojem se robni tokovi koordiniraju. To je zapravo logistički sustav koji je nastao kao reakcija na JIT (Just-in-time) sustave. JIT sustavi nastoje ubrzati protok robe odnosno smanjiti vrijeme zadržavanja robe u skladištima. Sva roba koja se proizvede dovozi se u cross-dock terminale te se tamo sortira s drugom sličnom robom ovisno o relaciji gdje ju treba dostaviti i preusmjerava se na različite destinacije sa što manjim zadržavanjem odnosno skladištenjem. Na mjestu primanja robe, ona se iskrcava iz dolaznih vozila (prikolica, kontejnera ili vagona) te se dalje sortira prema narudžbama kupaca po određenim zonama. Na izlaznoj strani, gdje se otprema roba, roba se prevozi zbog daljnje distribucije po utvrđenim pravcima. Kao što je rečeno, nastoji se što kraće zadržati pristigla roba, a to zadržavanje traje do nekoliko sati. Postoji mogućnost i direktnog utovara pristigle robe na prijevozno sredstvo. Nakon proizvodnje robe, šalje se u cross-docking terminale gdje se direktno šalje u maloprodajne lance. Takva organizacija prijevoza može bitno utjecati na kvalitetu robe jer skladištenje određenoj robi smanjuje kvalitetu. Primjer takve robe je lako pokvarljiva roba (meso, riba, voće...). [8]



Slika 7: Princip rada cross-dockinga

Izvor: <http://www.fpz.unizg.hr/prom/?p=2374>

Kao što i slika prikazuje (slika 7), nastoji se izvršiti koordinacija ulaznih i izlaznih tokova. Iako je poznato da neiskorišten dio prostora kamiona (poluprazan teretni prostor) stvara trošak, svejedno dolazi do takvog prijevoza. Cross-docking nastoji ukinuti prijevoz pod takvim okolnostima pa zaključujemo da je njegova glavna zadaća optimalno iskorištenje prijevoznog kapaciteta.

No, osim prikupljanja manjih pošiljaka u cross-docking terminale, postoji proces u kojem se veće pošiljke “razbijaju” na manje te se sortiraju za više različitih destinacija (proces dekonsolidacije). Uvjet je naravno maksimalna popunjenost vozila. Takva organizacija zahtjeva pravovremeni dolazak vozila s obzirom na rok iskrcaja/ukrcaja jer zbog kašnjenja samo jednog kamiona mogu nastati problemi u cijelom procesu. Dolazi do lančane reakcije pa dolazi do kašnjenja i drugih kamiona s obzirom na rok iskrcaja/ukrcaja.[8]

Za uspješno funkcioniranje zbirnog centra potrebno je izvršiti koordinaciju poslova. Osim toga, uvođenjem logističkog modela, dolazi do velikog poboljšanja organizacije zbirnog prometa. Između dva zbirna centra koji su logističko-koordinirani, špediter nastoji prikupljanjem malih pošiljaka stvoriti zbirnu pošiljku koja će mu smanjiti troškove u transportnom procesu. Zbirni centri su osmišljeni tako da njihovo područje poslova iznosi oko 250 km od središta, šire se koncentrično i dva zbirna centra preklapaju se na rubnim točkama. Iako ponekad jedan zbirni centar ulazi u područje drugog zbirnog centra, to ne znači da su konkurentni već se takvim povezivanjem dvaju zbirnih centara nastoji izvršiti kooperacija dva zbirna središta. Njihovo područje rada ovisi o vrstama robe, tehnologiji prihvata i prijevoza do zbirnoga logističkog centra.[2]

Velike prednosti zbirnog centra ogledaju se u skupljanju više raznih komadnih pošiljaka te njihovim okrupnjavanjem nastaju kamionske, vagonске, kontejnerske pošiljke koje se prevoze do drugog zbirnog centra. Tako dobivamo lakšu manipulaciju teretom, a od iznimog je značaja i manja cijena zbog koordinacije dvaju zbirnih centara. Prispijećem robe u drugi zbirni centar, dolazi do distribucije komadnih pošiljaka po primateljima i sastavljanja novih teretnih jedinica zbirnog prijevoza za neke druge zbirne centre.

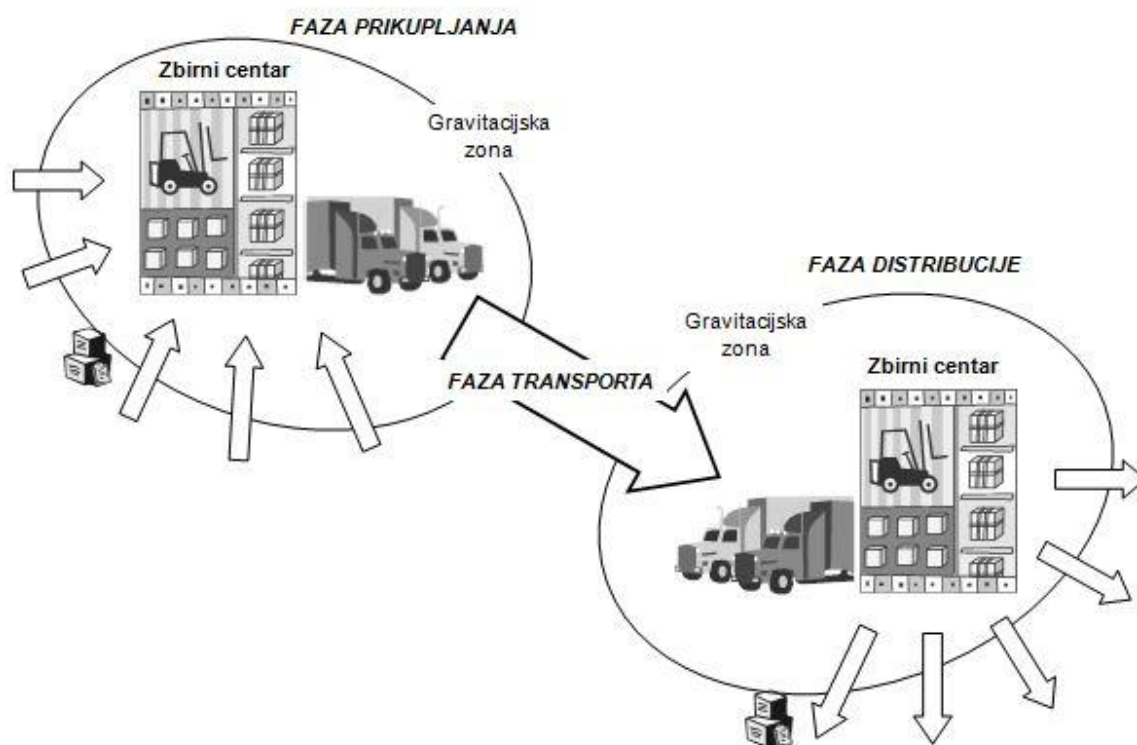
6. ANALIZA I ORGANIZACIJA ZBIRNOG PRIJEVOZA ROBE U CESTOVNOM PROMETU

6.1. FAZE ZBIRNOG PRIJEVOZA

Kao što je već navedeno, potrebno je prikupiti sve pošiljke te ih formirati u zajedničku pošiljku kako bi koristili zbirni prijevoz. Kako zbirni prijevoz nije samo prikupljanje pošiljaka, potrebno je analizirati sve faze prijevoza od kojih se sastoji zbirni promet.

Sustav zbirnog prometa sastoji se od 3 osnovne faze:[1]

1. faza prikupljanja odnosno konsolidacije
2. faza transporta
3. faza distribucije.



Slika 8: Faze zbirnog prometa

Izvor: Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M. : Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

U 1. fazi dolazi do preuzimanja komadnih pošiljaka različitih pošiljatelja te se pošiljke prikupljaju na jednom mjestu odnosno zbirnom centru. Osim prikupljanja pošiljaka na jednom mjestu, ova faza obuhvaća i razvrstavanje komadnih pošiljaka

prema odredištima. Također, dolazi i do formiranja i otpreme zbirnih pošiljaka za pojedine prijevozna pravce tj. gravitacijske zone odredišta.

Nakon završenog prikupljanja pošiljaka i donošenja odluke o prijevozu zbirne pošiljke, na red dolazi 2. faza ili faza transporta. Ona se sastoji od prijevoza zbirne pošiljke između dva različita zbirna centra tj. prijevoza od otpremnog do odredišnog zbirnog centra. Zbirni prijevoz robe provodi se između glavnih zbirnih centara te se još naziva linija ili most. Za takvu vrstu prijevoza značajno je da se on redovito odvija prema unaprijed utvrđenom rasporedu, bez obzira na broj prikupljenih pošiljaka. Potrebno je napomenuti da se pri takvom prijevozu špediteri izlažu određenom riziku jer mora korisnicima jamčiti određeni rok isporuke (transit time), a to znači da mora prevesti robu čak i kada kamion nije optimalno popunjen odonosno kada broj pošiljaka nije dovoljan za pokriće troškova prijevoza.

Kada se obavi prijevoz robe između zbirnih centara, ona mora doći do primatelja te robe. U 3. fazi se obavlja prihvrat i rastavljanje zbirne pošiljke u odredišnom zbirnom centru. Osim toga, potrebno je i dostaviti pošiljke do kranjih primatelja pa tako ova faza obuhvaća i taj segment.

6.2. ZNAČAJKE ZBIRNOG PRIJEVOZA

Za zbirnu pošiljku značajno je da se otprema jednom prijevoznom ispravom odnosno teretnim listom. U cestovnom prijevozu nosi naziv CMR, željezničkom CIM, zračnom AWB te u pomorskom B/L. Uz njega se obavezno prilaže popis svih pojedinačnih pošiljaka koje tvore zbirnu pošiljku (eng. Cargo Manifest). Kako ne bi nastali problemi pri prijevozu zbirne pošiljke, potrebno je odrediti pošiljatelja i primatelja koji se navode u prijevoznoj ispravi. U ovom slučaju, primatelj je špediter koji otprema, a primatelj je špediter koji prihvata zbirnu pošiljku. Kod pojedinačnih pošiljaka, špediter ispostavlja posebnu prijevoznu ispravu koja se naziva bordero. U zračnom prijevozu naziva se kućni teretni list – HAWB (eng. House Air Waybill). Svrha te isprave je dokaz da je špediter primio pošiljku na prijevoz, a ispostavlja ju pošiljatelju.[1]

Teretni list je isprava kojom se potvrđuje da je zaključen ugovor o prijevozu robe, odnosno tereta. Prije mnogo godina, teretni list nije imao više od jedne stranice i sadržavao je samo osnovne podatke. Kako je vremenom nastala potreba za što većim brojem informacija, tako je i teretni list postajao opsežniji. Danas se teretni listovi sastoje od više listova na kojima su nabacani podaci što otežava čitanje. Kako bi još olakšali proceduru, mnogi se pitaju treba li uvesti elektronski teretni list.

S teretnog lista, mogu se isčitati podaci kao npr. tko su ugovorne strane, kada i gdje su se one sporazumjele te ostali detalji ugovora. Ako prijevoznik ne unese primjedbe u teretni list, smatra se da su roba i ambalaža u trenutku kada ih je prijevoznik preuzeo bili u dobrom stanju te da oznake i brojevi odgovaraju navodima

u teretnom listu. Prijevoznik provjerava pošiljku kada ju primi na prijevoz. Ako prijevoznik sumnja u točnost podataka pošiljatelja, ima pravo upisati primjedbu u teretni list. Iako može staviti primjedbu u teretni list, prijevoznik odgovara samo za štetu koja je nastupila zbog prijevoza. Posebno je važno da se upiše primjedba u teretni list ako prijevoznik nije u stanju pogledati pošiljku jer može odgovarati za štetu, a da ona nije nastala prilikom prijevoza robe. Primjedbe bi trebale biti detaljne i precizne.

Teretni list može izdati jedna od ugovornih strana. Osim njih, može ga sastaviti i neka treća osoba u njihovo ime. U većini slučajeva pošiljatelj unosi podatke u teretni list i predaje ga prijevozniku. S obzirom da ga pošiljatelj ispunjava, on odgovara za točnost podataka koje se u njemu nalaze.

Špediter koji obavlja izvoz zbirne robe iz zemlje, mora obaviti podnošenje robe na propisanom obrascu jedinstvene carinske deklaracije.

JEDINSTVENA CARINSKA DEKLARACIJA										A CARINARNICA OTPREME/IZVOZA/ODREDIŠTA													
2		7		2 Pošiljatelj/izvoznik Br.:						1 DEKLARACIJA													
Primjerak za obradu podataka		7		8 Primatelj Br.:						3 Obrasci		4 Tov. listovi		7 Referentni broj									
										5 Stavke		6 Broj koleta											
Primjerak za obradu podataka		7		14 Deklarant/Zastupnik Br.:						9 Osoba odgovorna za financijsko poravnanje Br.:		10 Prva odred. zemlja											
										11 Zemlja trgovca										12 Podaci o vrijednosti		13 ZPP	
2		7		18 Identitet i nacionalnost prijevoznog sredstva u odlasku/dolasku						15 Zemlja otpreme/izvoza		16 Zemlja podrijetla		17 Zemlja odredišta		15 Šifra zemlje otpreme/izvoza a)		17 Šifra zemlje odredišta b)					
										19 KTR		20 Uvjeti isporuke		22 Valuta i ukupan iznos iz fakture		23 Tečaj valute		24 Vrsta posta					
2		7		21 Identitet i nacionalnost aktivnog prijevoznog sredstva koje prelazi granicu						25 Vrsta prometa na granici		26 Vrsta prometa u unutrašnjosti		27 Mjesto utovara		28 Financijski i bankovni podaci		29 Carinarnica istupa/ulaska		30 Mjesto robe			
										31 Pakiranje i opis robe		32 Broj stavaka		33 Šifra robe		34 Šifra zemlje podrijetla a)		35 Bruto masa (kg)		36 Preferencij			
44		Posedne primjedbe/ priloženi dokumenti/ uviđenja i dozvole		29 Carinarnica istupa/ulaska						37 POSTUPAK		38 Netto masa (kg)		39 Kontingent		40 Isprava/prethodni dokument		41 Posebna mjerna jedinica		42 Vrijednost stavke		43 MIV	
										46 Statistička vrijednost		45 Prilagodavanje		46 Statistička vrijednost									
47		Obracun davanja		Vrsta Osnovica Stopa Iznos NP						48 Odgođeno plaćanje		49 Oznaka skladišta		B Pogodnosti o obračunu									
										48 Odgođeno plaćanje		49 Oznaka skladišta											
51		Predviđene carinarnice (i zemlje)		50 Glavni obveznik Br.:						53 Odbredina carinarnica (i zemlje)		C CARINARNICA OTPREME											
										53 Odbredina carinarnica (i zemlje)													
52		Osiguranje na vrijed. za:		51 Predviđene carinarnice (i zemlje)						54 Mjesto i datum		Potpis, ime i prezime podnosioca:											
										54 Mjesto i datum													
DUJ		KONTROLA OTPREMNE/ODREDIŠNE CARINARNICE		Rezultat: Stavljene plombe: Broj: Oznaka: Rok (datum): Potpis:						Pečat:		Potpis, ime i prezime podnosioca:											
										Pečat:													

Slika 9: Jedinstvena carinska deklaracija

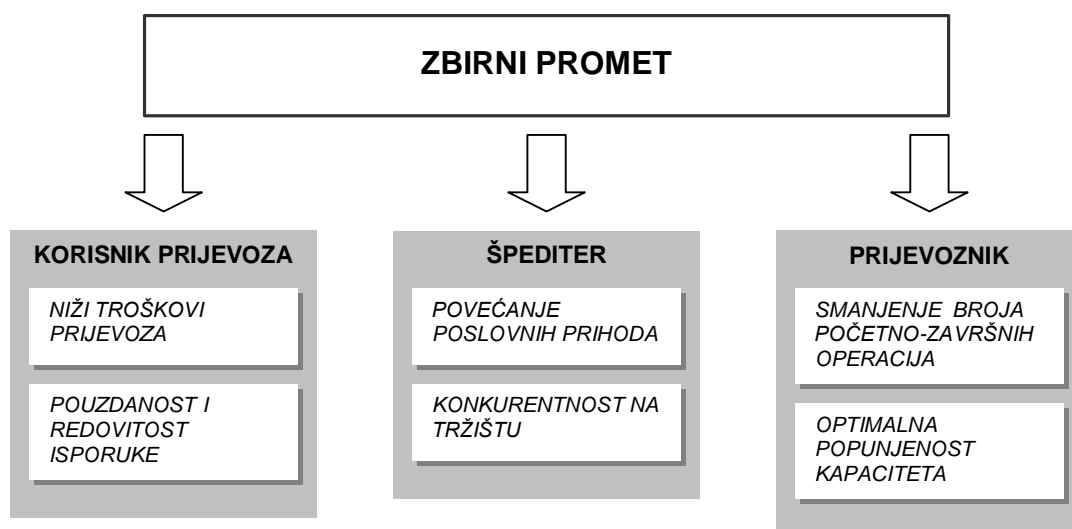
Izvor: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=celex:32009R0414>

Prilikom razmjene robe između država članica Europske unije dolazi do slobodnog kretanja robe odnosno ukidanja carinskih barijera.

1 Pošiljatelj (ime, adresa, zemlja) Sender (name, address, country) POŠILJATELJ ROBE ili OVJERA ŽIGOM od POŠILJATELJA ROBE				MEĐUNARODNI TOVARNI LIST INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE CMR No. BROJ CMR-a			
2 Primatelj (ime, adresa, zemlja) Consignee (name, address, country) PRIMATELJ ROBE (ime,adresa,zemlja)				ŠIMUNIĆ PROMET d.o.o., BOTOVO, Prvomajska 11, 48322 DRNJE, MB: 01475932,HR06175659938 BROJ KAMIONA I PEČAT PRIJEVOZNIKA			
3 Mjesto isporuke (mjesto, zemlja, datum) Place of delivery of the goods (place, country) MJESTO ISPORUKE ROBE (mjesto,adresa,zemlja)				17 Ostali prijevoznici			
4 Mjesto i datum preuzimanja pošiljke na prijevoz Place and date of take over the goods (place, country) MJESTO PREUZIMANJA ROBE(mjesto,adresa,zemlja) DATUM				18 Primjedbe i ograničenja prijevoznika Carrier's reservations and observations PRIMJEDBE I OGRANIČENJA PRIJEVOZNIKA/ npr. nemogućnost prisutnosti prilikom utovara robe, temperaturni režim, roba preuzeta na prijevoz bez vidljivih oštećenja			
5 Popratne liste / Documents attached TIR-ako ima, POPIS RAČUNA UZ ROBU							
6 Oznaka i broj Marks and Nos	7 Broj koleta Number of packages broj koleta	8 Vrsta ambalaže Method of packing ambalaža/ koleta	9 Vrsta robe Nature of the goods TRGOVAČKI NAZIV ROBE napomena: u slučaju više pošiljatelja nabrojiti podatke za svakog posebno (1.nabrojiti svakog pošiljatelja robe/TRGOVAČKI NAZIV ROBE) (2.nabrojiti svakog pošiljatelja robe/TRGOVAČKI NAZIV ROBE) (3.nabrojiti svakog pošiljatelja robe/TRGOVAČKI NAZIV ROBE)	10 Statisti. broj Statistical no. carinski tarifni broj/ AKO JE VIDLJIVO IZ RAČUNA/ PAK LIST	11 Bruto težina kg Gross weight. kg KG ukupno ili u slučaju više stavki >> KG KG ----- KG ukupno	12 Zapremina m3 Volume in m3	
Razred Class	Broj Number	Slovo Letter	ADR				
13 Uputstva pošiljatelja / Sender's instructions UPUTSTVA POŠILJATELJA ZA CARINJENJE ROBE/ GRANIČNI CARINSKI URED				19 Posebni dogovori / Special agreements AKO IMA/ posebni dogovori			
14 Odredbe o plaćanju vozarine / Instructions as to payment for carriage							
21 Ispostavljeno u / Established in mjesto izdavanja , datum							
22 Potpis i žig pošiljatelja Signature and stamp of the sender OVJERA ŽIGOM POŠILJATELJA ROBE,u slučaju da nema žig, POŠILJATELJ VELIKIM TISKANIM SLOVIMA I VLASTORUČNI POPTIS		23 Potpis i pečat prijevoznika Signature and stamp of the carrier POTPIS I PEČAT PRIJEVOZNIKA		24 Pošiljku preuzeo: Signature and stamp of the consignee: Mjesto Dana 20 Place Date MJESTO,DATUM,ŽIG, potpis osobe koja je preuzela robu, u slučaju da ima žig/ TVRTKA,IME I PREZIME, ELIKIM TISKANIM SLOVIMA			

Slika 10: Međunarodni tovarni list u cestovnom prijevozu sa opisom pojedinih rubrika

Izvor: <https://simunicprometweb.wordpress.com/2015/06/18/primjer-popunjavanja-cmr-a-tovarnog-lista/>



Slika 11: Prednosti zbirnog prometa

Izvor: Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M. : Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

Za zbirni prijevoz značajna je i dobit svakog člana prijevoznog procesa. Prema slici 9. vidimo što određenom subjektu prijevoznog procesa donosi dobit. Jedna od glavnih prenosti zbog kojeg zbirni prijevoz dominira na tržištu je brzina prijevoza. Također, i cijena takvog transporta predstavlja određenu prednost zbirnog prometa nad pojedinačnim pošiljkama. Osim brzine i cijene prijevoza, postoji i manja mogućnost oštećenja robe prilikom prijevoza jer je lakše upravljati okrupnjenom robom.

7. ZAKLJUČAK

Zbirni promet igra važnu ulogu u organiziranju i prijevozu određene vrste robe jer se takvim načinom prijevoza smanjuju troškovi koji mogu biti presudni čimbenik prilikom odabira prijevoza. Osim toga, manjom cijenom prijevoza privlače se novi kupci. S aspekta špeditera, organizacija prijevoza mora biti na visokom nivou pogotovo jer je zbirni promet sve više zastupljen zbog rastuće potražnje. Ponekad špediter sklapa ugovore sa prijevoznicima i na taj se način izlaže rizicima. Kada se sklopi takva vrsta ugovora, to znači da će se proces prijevoza obavljati po utvrđenom rasporedu čak i kada teretni prostor nije optimalno popunjen. Međutim, takve situacije ne pojavljuju se tako često budući da se radi o zbirnom prijevozu robe čija je karakteristika prijevoz više manjih pošiljaka združenih u jednu zbirnu. Iako je zbirni prijevoz pogodniji od prijevoza kamionskih pošiljaka u kojima se prevozi samo jedna pošiljka, on također nailazi na određene probleme s kojima se takva vrsta prijevoza susreće. Njihov "problem" leži u cjelokupnoj koordinaciji poslova koji se obavljaju tijekom prijevoznog procesa. Mora postojati usklađenost između pojedinih faza prijevoza jer zbirni prijevoz sadržava više mjesta ukrcaja (često i iskrcaja). Drugim riječima, kada se roba utovari na jednom mjestu prevozi se dalje do drugog mjesta utovara koje također mora biti spremno za utovar. Takva organiziranost nužna je zbog prijevoza koji se mora izvršiti unutar dostavnog roka koji u zbirnom prometu iznosi 2 do 5 dana.

Zaključujemo kako svaki sudionik prijevoznog procesa mora odraditi svoj dio posla korektno i efikasno kako bi cijela usluga prijevoza bila zadovoljavajuća i u propisanom roku. Kao kod svih vrsta prijevoza očekuje se minimalizacija troškova i racionalna uporaba manipulacijskih sredstava da bi se mogao izvršiti siguran prijevoz zbirne pošiljke između dva odredišta. Trvrtke kupcima nude niže prijevozne troškove te ih tako privlače da baš njih odaberu kao prijevoznika. Što se tiče zbirnog prijevoza, razvojem novih tehnologija i boljom organizacijom nastoji se što više smanjiti rokovi dostave. Pojedine tvrtke koje nemaju suvremenu opremu teško opstaju na tržištu. Jedna od bitnih tehnologija zbirnog prometa je mogućnost kompjuterskog praćenja pošiljaka koja korisnicima omogućava da u bilo kojem trenutku znaju gdje se nalazi pošiljka koju su naručili. Takvim načinom praćenja pošiljke može se približno odrediti vrijeme dostave. Također, manje tvrtke teško se nose sa velikima jer njihov opseg poslovanja nije kao kod velikih koji se procesom globalizacije proširili svoje usluge.

LITERATURA

- [1]. Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M. : Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
- [2]. Bogović, B., Luketić, M. : Prijevoz robe, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1995.
- [3]. Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.
- [4]. <https://www.scribd.com/doc/23634484/Pojam-i-vrste-%C5%A1pedicije> (pristupljeno: kolovoz 2016.)
- [5]. <http://www.hgk.hr/sektorska-udruzenja-2/o-udruzenju-25/fiata> (pristupljeno: kolovoz 2016.)
- [6]. <http://www.globelink-croatia.com/usluge/zbirni-prijevoz> (pristupljeno: kolovoz 2016.)
- [7]. <http://files.fpz.hr/Djelatnici/tmlinearic/Robno-transportni-centri-skripta.pdf> (pristupljeno: rujan 2016.)
- [8]. <http://www.fpz.unizg.hr/prom/?p=2374> (pristupljeno: rujan 2016.)
- [9]. Kumpan, A., Marin., J. : Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu, vol. 163, p. 57-83, 2009.

POPIS SLIKA

Slika 1: Prikaz kontejnera kao osnovne transportne jedinice	3
Slika 2: Zagrebšped d.o.o. kao ovlaštenu gospodarski subjekt obavlja carinjenje na graničnim prijelazima	5
Slika 3: FIATA-ina špediterska potvrda	6
Slika 4: Primjer dispozicije za uvoz.....	10
Slika 5: Više komadnih pošiljaka združenih u zbirnu pošiljku	16
Slika 6: Prikaz razvijenosti tvrtke DB Schenker	17
Slika 7: Princip rada cross-dockinga.....	20
Slika 8: Faze zbirnog prometa	22
Slika 9: Jedinствена carinska deklaracija	24
Slika 10: Međunarodni tovarni list u cestovnom prijevozu sa opisom pojedinih rubrika	25
Slika 11: Prednosti zbirnog prometa.....	26